

第6章 海難審判行政の推進と課題

第1節 海難防止施策への反映

海難審判庁が審判によって海難原因を究明し、その発生防止に寄与するという目的を達成するためには、裁決により明らかにされた海難原因や海難防止上の指針を海難防止施策に効果的かつ速やかに反映させていくことが必要である。このため、海難審判庁においては、以下のような海難の再発防止のための広報活動等を行っている。

1 再発防止のための広報活動

(1) 審判についての広報

海難審判は、準司法手続により公開された審判廷で行われることから、審判の直接の関係者が出廷するほか、海事関係者、司法修習生や学生等を含む一般国民が審判を傍聴することが多い。また、人的あるいは物的損害の甚大な事件、外国船籍が関連した事件などの社会的に影響の大きい主要な海難事件が発生した場合、これらの海難の調査や審判の様相や裁決の内容等について、様々なマスコミ媒体を通じて広く報道される。

このため、海難審判庁としては、海難審判業務を紹介したパンフレットや資料等を作成し、各海難審判庁・海難審判理事所に常備して審判傍聴者への便宜供与等を図るとともに、重大海難事件等の社会的な関心の高い事件については、海難の調査や海難審判に対する国民の一層の理解が得られるよう広報等に努めている。

(2) 裁決の行政機関及び海事関係団体等への周知

裁決は、海難の事実及び原因を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を示すことになっている。したがって、その内容には、海難防止のために有効な指針等が種々示されている。

裁決言渡の際、通常は、受審人等の審判当事者には裁決書謄本が交付されるが、それだけでは、裁決により明らかにされた海難原因等は、その審判の当事者等の限られた者が教訓として得るにとどまり、海難審判によって究明された海難原因や海難防止のための指針は、海難防止施策に十分反映させることができないこととなる。

このため、海難審判庁としては、海難防止施策を講ずる行政機関や海事関係団体等へ、裁決書の概要等を配布するほか海難審判庁ホームページに掲載することにより、その海難防止上の効果を高めることとしている。

(3) 海難審判説明会の開催等

海難審判は、準司法手続によって行われるため、一般的にはなかなか理解されにくい面があり、また、海難審判庁が国土交通省の外局として設置され、海上交通の安全に関する国土交通行政の一翼を担っていることについても、国民から必ずしも十分に認識されているとは言えない状況にある。

海難審判庁では、これらのことを踏まえ、海難の調査、海難審判及び海難防止に係る知識の向上と普及を図るため、各海難審判庁・海難審判理事所において、裁決における海難事例やそれぞれの管轄区域における海難の実態等を取りまとめた資料を活用し、海運、漁業、ブレイジャーボート関係者等を対象とした海難審判説明会を適宜開催している。また、その他にも、各種の海事関係団体等が主催する研修や講習会の講師として、積極的に職員を派遣して、海難審判行政の周知と海難防止のための知識の向上と普及に努めている。

2 海難実態の研究分析

海難審判は、裁決をもって海難の原因を明らかにし、同種海難の再発防止に寄与することを目的としているが、その目的を効果的に達成するためには、個々の事件ごとに出される裁決を系統的にとらえて分析し、海難の態様とその原因の傾向や問題点を浮き彫りにすることも重要である。

このため、海難審判庁では、裁決及びその証拠となった諸資料を活用し、これまでに事件種類、船舶の種類及び海難発生水域等の対象をとらえて調査・分析を行い、その結果を取りまとめて、関係行政機関、海事関係団体及び研究・教育機関等へ広く提供してきた。

最近における海難発生件数は減少傾向を示しているが、社会的に影響の大きい主要な海難が依然として跡を絶たない現状にある。そこで、平成12年には、旅客船、内航貨物船、漁船、外国船等が行き交う狭い水道での海難に顕著な減少がみられないことから、6年から10年までの5年間に裁決の行われた浦賀水道を含む20水域の狭水道における海難を対象として、その実態と分析を行い「狭水道における海難の実態」として公表した。

～ 最近の研究分析 ～

これまで海難審判庁では、年1回海難実態シリーズとして事件種類、船種などをテーマに調査・分析を行ってきたが、今後は、その時々に応じた事象をテーマに分析シリーズとし、早期に、かつ有効な分析手法を駆使してその深度化を図り、各分野における政策提言に資する資料として提供し、引き続き多くのテーマを類型的、かつ継続的に分析し、同種海難の再発防止に寄与していくこととなった。13年3月に、実態シリーズの最後として、「漁船海難の実態」を、また、4月に創刊号として「底びき網漁船の操業中における転覆・沈没海難の分析」を発表したので、概要を紹介する。

漁船海難の実態」



【海難審判庁ホームページに要約版を掲載中】

最近3年間(9年から11年)の海難発生件数は、減少傾向を示しているが、漁船の海難は、前回調査の昭和63年2月「漁船海難の実態」のときと比較して、全裁判件数に占める割合は減少していません。

周囲を海に囲まれた我が国にとって、沿岸海域が漁場であるとともに、貨物船などの一般船舶の通航路であり、また、漁業特有の罟、運用などが関連しているものと思われます。

今回は、その再発防止に資するため、再度「漁船海難の実態」を取り上げて、調査・分析を行った。

平成29年3月刊行

海難分析集NO.1「底びき網漁船の操業中における転覆・沈没海難の分析」

【海難審判庁ホームページに全文を掲載中】



平成2年の裁判事件の状況をみると、特に漁船が関連する事故が全体の42パーセントを占めており、漁船海難の再発防止については喫緊の課題となっている。

さらに、12年9月北海道浦河港沖合において沖合底びき網漁船の転覆し、14名が行方不明となった事故及び11年12月ペーリング海で遠洋底びき網漁船が沈没し1名が死亡、11名が行方不明となった事故など大型底びき網漁船の悲惨な事故が最近多発している。

このため、底びき網漁船の海難のうち、操業中における転覆・沈没海難について、裁判書及びその証拠となった諸資料をもとに、調査・分析を行った。

平成28年4月刊行

海難審判庁ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

3 海難審判協会の事業

①沿革及び目的

財団法人海難審判協会は、昭和43年7月1日に設立された国土交通大臣の所管に属する公益法人で、海難審判及び海難審判事件に関する調査研究を行い、海難防止施策に寄与するとともに、海難審判関係人の権利を擁護することにより、海難審判の適正な運用に資し、もって海事の発展に貢献することを目的とする。

②組 織

事務所を東京都千代田区に、支部を札幌市ほか7市に置き、各海難審判庁の所在地には「海難審判相談所」をそれぞれ設け、相談員を配置している。

また、事務局は、総務部、経理部、研究部、広報部及び扶助部の5部を置いている。

③事 業

①海難審判等に関する調査研究事業

(a) 海難調査の国際協力化に関する調査研究

諸外国の海難調査体制や我が国の法制度との相違点などを調査研究するとともに、海難審判業務を広く海外へ周知するなど、国際的な協力、協調体制の推進に資するため、平成11年度から3か年の計画による継続事業である。

12年度は、学識経験者及び海事関係者からなる「海難調査の国際協力に関する研究会」を開催し、諸外国における海難調査の国際協力の動向、我が国の国際協力に対する課題、対処方法等について調査研究した。

また、フィンランド、スウェーデン、オランダ3か国の海難調査機関に調査員を派遣し、これら各国における海難調査制度及び国際協力の現状、今後の動向等について聴取調査のうえ、関係資料を集取した。

(b) 海難審判裁決先例の調査研究

海難審判庁裁決をもって効果的に海難防止への寄与を図るため、裁決事例について調査研究をするものである。

12年度は、海事専門家からなる「海難審判裁決先例研究会」を開催し、プレジャーボート関連海難の裁決について研究のうえ、操縦者等の参考にすべく、各事件の裁決要旨にコメントを付し、当協会の機関誌「海難と審判」に掲載した。

②海難審判関係人の権利擁護事業

(a) 海難審判に必要な扶助

海難審判関係人からの審判扶助の申出のあった事件について「審判扶助審査委員会」を開催し、扶助の可否、受任事件の補佐費用、補佐人報酬及び受任補佐人の推薦等適正な審

査を経て、資力の乏しい海難審判関係人に必要な扶助を行っている。

12年度は、67件、68名について扶助を行なった。

(b) 海難審判に関する相談

全国の地方海難審判庁及び同庁支部の所在地9か所に配置している海難審判相談所において、海難審判事件に関する一切の相談に応ずるものである。

12年度は、2,025人の相談に応じ、本事業の周知を図るためポスター300枚を作成し関係先に配布した。

(ウ) 海難審判等に関する周知啓発事業

(a) 海難審判庁裁決録の刊行配布

海難審判庁（第一審及び第二審）の裁決書を取りまとめ編集刊行のうえ、公益団体、教育・研究機関及び海事関係官公庁等に配布するものである。

12年度は、11年10月から12年9月までの1か年分の裁決録（4冊分）及び、11年分（1月～12月）の裁決録索引を関係機関等に配布した。

(b) 海難審判資料システム化の開発

裁決録、裁決例集、審判事例研究報告書等の海難審判資料をコンピュータに入力し、的確かつ迅速に提供しようとするものである。

12年度は、ホームページ（<http://www2.odn.ne.jp/maia>）を開設し、事業内容を周知した。

(c) 海難審判庁裁決例集の刊行

海難審判庁の裁決のうち、主要な事件を摘出して、判事事項、航跡図、参考図等を添付して刊行した。

(d) 機関誌「海難と審判」の刊行

本会の事業に関して周知啓発するために編集のうえ刊行し、賛助会員、海事関係官公庁及び海難防止関係団体等に配布した。

(e) 審判情報の周知

重大海難事件等について、「審判開始の申立」また「裁決の言渡」があったときに、速やかにその内容を要約のうえ参考図を付して、賛助会員、海事関係官公庁及び海難防止関係団体に配布し周知広報した。

第2節 国際協力の推進

1 国際海事機関 (IMO) への対応

国際海事機関 (IMO) において審議されている様々な事項のうち、「海難調査」に関しては、主に旗国小委員会 (FSI Sub-committee : Flag State Implementation) で検討されている。同小委員会は、海上の安全及び海洋汚染防止のために旗国が実施することについて検討するため、海上安全委員会 (MSC) 及び海洋環境保護委員会 (MEPC) の下に設置され、平成5年 (1993年) 以降、ほぼ毎年1回のペースで開催されている。第9回旗国小委員会 (FSI9) は、13年 (2001年) 2月19日から23日まで開催され、当庁は、議題「海難分析及び調査」について担当したが、その概要は、以下のとおりである。

(1) 海難の分析について

各国から提出される海難報告を、日本、米国、オーストラリア、カナダ、オランダ、フランス、ドイツを中核に15か国の海難調査官がメンバーとなっている「海難分析コレスポンスグループ (コーディネーターは英国)」が分析し、旗国小委員会に報告しているが、分析の信頼性等を巡って、先進海運国といわゆる便宜置籍国との間で意見の相違があった。今回の報告内容については承認されたが、次回はその分析手法等についても検討することとなった。

(2) 事故データベースについて

IMO事務局に報告された重大等海難については、IMO BBS Secure Internetに定期的に掲載されることとなっているが、データ化した海難情報が未だ入力されていないこともあり、海難報告とデータベースとの様式を整合させることについて、次回検討することとなった。

(3) 海難事例から得られる教訓の海員への提供について

英国から、海難事例から得られる教訓の海員への提供について提案があったが、いわゆる便宜置籍国から、その内容について異議申立項目が無いことなどの指摘があり、海員に提供する具体的な方法と併せて次回の検討となった。

(4) 航海データ記録装置 (VDR) 及びそのデータについての回収、所持、所有権、読出し、アクセス等について検討した。

(5) IMO事務局から、総トン数100トン以上若しくは全長24メートル以上の漁船に係わる重大等海難の情報及び救助調整本部 (RCCs) からの初期情報の提供について、あらためて要請があった。

我が国も参加している海難分析コレスポンスグループが旗国小委員会に報告している海難の分析・調査結果は、IMOの他の小委員会にも影響を及ぼす重要な事項であるため、今後も積極的に参加、活動していきたいと考えている。

2 国際海難調査官会議 (MAIIF)

各国の海難調査官相互の協力関係を育成・発展・維持させるため、4年（1992年）から始まった国際海難調査官会議（MAIIF）も、20世紀最後の年となった12年（2000年）は、第9回会議に27の国及び地域から37名の代表者及び6名のオブザーバーが参加し、8月7日から11日までの間、中米のベリーズで開催された。



ベリーズ国副首相によって開会が宣言され、ベリーズ籍船舶の歴史や海難調査の説明後、キム ヴァーギス（Kim Varghese）MAIIF議長が挨拶し、会議の主催者に謝意を表した。

当庁の代表者は、会議に先立って行われた「海難調査官マニュアル検討ワーキンググループ（WG）」にも参加し、熱心な意見交換が行われた。当該マニュアルについては、実務に適するように簡略化し、かつISMコードに準拠する方向で見直すこととなった。

会議では、各国から、それぞれ海難事例や、海難調査のあり方等について、意見や提案が出され、その都度、議論、検討を重ねるなか、我が国は、「狭水道における海難事故の分析」の結果についてプレゼンテーションを行ったところ、特に瀬戸内海における旅客船海難の多さに関心が集まった。

次回には前述の「海難調査官マニュアルの作成」を完成させること、及び「ヒューマンファクターの調査」、「漁船の安全性」、「ISMコード」、「旅客船の事故」、「火災海難の調査」、「氷による事故」、「海難調査官の訓練」等を議題として韓国で開催すること等を確認し、5日間の会議を終了した。

なお、英国代表から、公海上における他国籍船との衝突事件などに際しては、それぞれの海難調査官が相互に協力して調査を行うことが望ましい旨の主張があり、これに対し各国からは、実現に向けての解決すべき問題点が指摘され、現状における相互協力の困難性を浮き彫りにしたものとなった。

我が国としては、各国の海難調査システムを尊重しながら、引き続き、国際協力の推進に向け努力していくこととしたい。

(MAIIF議長の挨拶)



(会議中の各国代表)



[参加国：オーストラリア、バハマ、ベリーズ、カタール、チリ、キプロス、フィンランド、ドイツ、ギリシア、香港、アイスランド、マン島、イタリア、日本、韓国、マレーシア、マーシャル諸島、オランダ、ニュージーランド、ルウエー、パナマ、シンガポール、南アフリカ、スウェーデン、英国、米国、ヴァヌアツ]

3 アジア地域海難調査機関会議 (ARMAIM)

海難調査制度の相互理解を深めること、アジア地域における海難調査協力体制の確立に寄与すること、海難調査に係るアジア地域関係国の意見を集約し国際会議において強く反映させること、開発途上国への海難調査体制強化の支援を行うことを目的として、第 3 回アジア地域海難調査機関会議を12年10月24日から26日までの3日間、我が国（東京）で開催した。

そもそも、このアジア地域海難調査機関会議は、当庁の提案に対し、韓国、中国が賛同して立ち上がったものであり、東京で開催した第 1 回会議(10年)には、この三か国にフィリピン及び米国海岸ガードが参加し、韓国（ソウル）で開催した第 2 回会議(11年)には、日本、韓国、中国、香港が参加した。第 3 回会議は、（財）シップ・アンド・オーシャンの協力のもと、日本、韓国、中国、香港、米国(海岸ガード極東地区司令部)に、マラッカ海峡周辺国であるインドネシア、マレーシア、シンガポールを新たに加え、合計 7 か国 1 地域の機関から14名の代表者が会することとなった。

会議では、アジア地域における各国の海難調査制度及び海難調査の現状とこれからの展望に関して活発な意見、情報の交換が行われた。

今後、各国は、この地域における海難調査協力体制の確立に向けて努力すること、会議を継続して年 1 回程度開催すること及び新たにロシア、インド、カンボジア、ベトナム、タイ等の国々も参加できるよう、各国が努力していくことなどが確認され、次回は中国が主催することとなった。



第3節 今後の課題

我が国の海上交通は、近年技術水準の著しい向上を背景に、輸送用途に応じた船舶の形状、大きさ、速さ、設備など多種多様な船舶が建造されるとともに、その運航形態も著しく変化し、また、これに加えて、低コストを武器にした外国籍船の通航増加と海洋レジャーを楽しむボートの増加などにより、船舶交通の輻輳の度合いも高まり、それらに伴って海難は、特定海域においての多発化、態様の多様化、複雑化、あるいは、大規模化してきている。

海難審判庁は、これまで、このような海難の変化に対応して、これらの海難原因を迅速、かつ、的確に、また、幅広く探究することによって、同種海難の効果的な再発防止策を構築できるように努めてきている。

具体的には、海難審判によって探究した海難原因などの結果を海難防止に関する諸施策に反映させるため、従来から主要な海難事件の裁決書を関係行政機関及び関係海事団体に提供するとともに同種海難の態様や原因を総合的に調査分析した報告書を公表して、海難防止施策等に有効な提言を行ってきているが、今後は、報告書の一層の充実を図るため、社会のニーズに応じたテーマについて早期、かつ、多角的、深度化した分析に努め、併せてそれらをホームページなどを活用して広く一般国民へ積極的に公表していきたいと考えている。

さらに、海難審判庁においては、IT（情報技術）国家戦略の構築に沿い、行政情報ネットワークシステム等の活用により、調査、審判業務の効率化と国民に対して海難審判情報の提供の推進を図るとともに、多様化、複雑化あるいは大規模化した海難に適切に対応するため、船舶の技術革新や運航形態の変化に関する情報などを広く収集のうえ蓄積・整理して、必要なときに誰もが迅速に活用できるデータベースの構築を図っていききたいと考えている。また、中期的には、最新の科学技術を取り入れるなどの高度化した海難原因究明システムの開発及び海難原因を分析するための手法の導入などを図っていくこととしている。

一方、我が国は、国際社会における地位が向上し、海上交通分野においても海運先進国として、その役割を果たしているところであるが、その中で当庁は、海難調査の部門において、国際海事機関（IMO）の旗国小委員会（FSI）の会議、国際海難調査官会議（MAIIF）及びアジア地域海難調査機関会議（ARMAIM）に職員を派遣するなど積極的に対応しており、「海難分析と調査」、「海難調査官マニュアルの作成」などの海難調査における国際協力について、より一層積極的に取り組んでいきたいと考えている。

海難審判庁は、本年1月6日の中央省庁等の再編で「国土交通省」の外局として設置されたが、3月には中央省庁等改革基本法に基づく実施庁としてその業務の効率化を図るために定められた「達成すべき目標」等が公表されている。その他、本年4月からの情報公開法の施行による関連事務の整備や国の事務の減量及びその運営の効率化を目指すための定員削減への対応など、これらの課題に的確着実に対応して質の高い海難審判行政を展開していくこととしている。

21世紀を迎えた海難審判行政の基本的な方向については、巻頭の特集で述べているが、当面の重点改革事項として「調査・審判の迅速処理」、「IT（情報技術）活用による業務の効率化」、「海難調査の分析、広報の充実・強化」を掲げ、その早期実現を目指すとともに、めまぐるしく変化する時代のなかで発生する諸問題についても積極果敢に取り組み、国民の期待に応え、信頼される海難審判庁の確立を目指していくこととしている。